Beilage zu Nr. 117 des Bremer Handelsbla

Belgiens äußerer Handel im Jahre 1852.

Correspondenz aus Brüssel.

„Belgien ist nicht blos ein Land der Freiheit, sondern auch der Thätigkeit und Arbeitsamkeit,“ äußerte der damalige Minister des Innern, C. Rogier, in seiner zur Eröffnung des belgischen Ackerbaukongresses am 21. Sept. 1848 gehaltenen Rede. Die Bemerkung war hier gewiß an rechter Stelle. Denn der hochentwickelte Ackerbau Belgien's, die Thatsache, daß es, wiewol dichter denn irgend ein europäisches Land bevölkert, doch bis vor ungefähr 20 Jahren seinen ganzen Bedarf an Lebensmitteln selbst erzeugte und sogar noch ein bedeutendes Quantum zur Ausführ erübrigte, daß es trotz seiner stetig zunehmenden Bevölkerung doch in Normaljahren auch heute nur an 6 % seines Bedarfs durch Einfuhr fremden Getreides zu decken braucht, zeugen allerdings hinlänglich für den hohen Grad rationeller Thätigkeit und Arbeitsamkeit, den die belgische Bevölkerung dem Ackerbau zuwendet. Es tritt diese Regsamkeit und Arbeitsamkeit aber eben so augenfällig in der stetig und im großen Maße fortschreitenden Handelsbewegung hervor, wie sie uns die alljährlich erscheinenden musterhaften Rechenschaftsberichte der Regierung vorführen.

Ein Jahrzehnt, nachdem Belgien seine Selbstständigkeit errungen und befestigt und dann allmälig die durch jene politische Krisis herbeigeführte Gewerbs- und Handelsstockung glücklich überwunden hatte, galt es bereits mit Recht als eines der handelsthätigsten Länder, vielleicht nach Holland als das handelsthätigste auf dem europäischen Continente. Demohngeachtet hat, Dank dem praktischen Blick und der nimmer rastenden Regsamkeit seiner Bewohner, Dank seinen freien politischen und bürgerlichen Einrichtungen und namentlich seiner in letzter Zeit immer entschiedener hervortretenden liberalen Handelspolitik, im Laufe des nächstfolgenden Jahrzehnts, des zweiten im Leben des selbstständigen Belgien's, noch die Handelsbewegung, soweit sie den äußern Handel betrifft, nahezu verdoppelt. Zwischen 1841—50 stieg der Werth der jährlichen Einfuhr von 276 auf 442, der Ausfuhr von 211 auf 470, somit des gesammten auswärtigen Handels von 488 auf 912 Million Francs. Folgendes sind die Werthe der Einfuhr und Ausfuhr für jedes dieser zehn Jahre:

	Einfuhr.	Ausfuhr.		Einfuhr.	Ausfuhr.
1841	276 Mill. Fr.	211 Mill. Fr.	1846	335 Mill. Fr.	300 Mill. Fr.
1842	283 „ „	202 „ „	1847	383 „ „	349 „ „
1843	290 „ „	222 „ „	1848	334 „ „	298 „ „
1844	301 „ „	284 „ „	1849	465 „ „	452 „ „
1845	364 „ „	310 „ „	1850	442 „ „	470 „ „

Man sieht hier sofort, daß nur die Nothjahre 1846/47 und das Revolutionsjahr 1848 in Folge der Gewerbs- und Handelsstockung, die sie in ganz Europa veranlaßten, in der belgischen Handelsbewegung einen theils absoluten theils relativen Rückgang herbeiführten, indem Ein- und Ausfuhr die bis dahin (1841/45) eingehaltene aufsteigende Bewegung verlassen und um Einiges von ihrer früheren Höhe herabgefallen; daß aber nach dem Schwinden jener zeitweiligen Störungsursachen der Handel rasch wieder emporschnellt und im Jahre 1849 eine Höhe erreicht, der er in keinem der vorangegangenen Jahre auch nur nahe gekommen, und daß er auch im Jahre 1850 bei der Einfuhr nicht bedeutend hinter der 1849er Ziffer zurückbleibt, bei der Ausfuhr sie sogar überflügelt. Theilt man etwa das Jahrzehnt in zwei fünfjährige Perioden (1841/5 und 1846/50) und faßt dann das Mittel für jede derselben in's Auge, so findet man, daß vom ersten zum zweiten Jahrfünf die mittle jährliche Einfuhr um 89 Mill. Fr. oder 29 pCt., die mittle Ausfuhr um 128 Mill. Fr. oder 52 pCt., der gesammte auswärtige Handel um 217 Mill. Fr. oder 40 pCt. zugenommen. Von 1841 bis 1850, also im Lauf eines kurzen, durch manche ungünstige Ereignisse gestörten Jahrzehnts, hat der Werth der Jahreseinfuhr um 166 Mill. Fr. oder 60 pCt., der Ausfuhr um 259 Mill. Fr. oder 122 pCt., des gesammten auswärtigen Handels um 425 Mill. Fr. oder 87 pCt. zugenommen. Man muß gestehen, daß zur Erzielung solch beachtenswerther Ergebnisse allerdings das Zusammenwirken mancher äußern günstigen Umstände nöthig, aber auch die Entfaltung ungemeiner Regsamkeit und Thätigkeit von Seiten des belgischen Gewerbe- und Handelsstandes unerläßlich war.

Die aufsteigende Handelsbewegung, wie wir sie so eben zum Schluß des Jahrzehnts 1841/50 wahrnahmen, hat im Jahre 1851 ein wenig nachgelassen. Der Werth der Einfuhr erhob sich da auf 445, der Ausfuhr auf 459, somit des gesammten Handels auf 904 Mill. Fr. Letztere Zahl bleibt um 8 Mill. Fr. hinter der von 1850 zurück; sie überragt jedoch um 139 Mill. Fr. das Mittel des Jahrfünf 1846/50. Wir möchten es aber namentlich als erfreulich bezeichnen, daß die 1851er Abnahme der Handelsbewegung nur die Ausfuhr trifft, während bei der Einfuhr sich selbst gegen 1850 eine kleine Zunahme von 3 Mill. Fr. herausstellt. Mit der leider noch immer sehr verbreiteten Ansicht von dem hohen Segen der „Handelsbilanz,“ eine Ansicht, deren Anhänger den Handelsgewinn eines Landes nur nach dem Uebergewicht der Aus- über die Einfuhr bemessen, mag diese Bemerkung freilich nicht übereinstimmen. Auch die belgische Regierung scheint in ihren handelsstatistischen Veröffentlichungen die Thatsachen, welche für das Zunehmen jenes Uebergewichts zeugen, mit besonderem Wohlgefallen hervorzuheben, über die entgegengesetzten aber wo möglich hinwegschlüpfen zu wollen. Wir glauben, daß sie hierbei mehr dem allgemeinen Vorurtheile ein Zugeständniß macht, als daß sie ihren eigenen Ansichten folgte. Die aufgeklärten Männer, von denen diese Veröffentlichungen ausgehen, haben gewiß die Hohlheit der Handelsbilanztheorie längst erkannt. Wenn in Belgien z. B. — wie dies in der That der Fall ist — seit einigen Jahren die Ausfuhr beim Getreide abnimmt, weil die belgische Bevölkerung selbst immer mehr Brod zu verzehren beginnt, und wieder die Einfuhr bei Caffee, Reis, Zucker und ähnlichen Artikeln zunimmt, weil der Verbrauch dieser Artikel auch bei den unteren Ständen sich mehr und mehr verbreitet, so zeugt das Eine wie das Andere von gesteigertem Wohlstande und kann nur als erfreulich begrüßt werden; und wenn in Folge derartiger Thatsachen die „Handelsbilanz“ sich ein wenig ändert, d. h. daß der Ueberschuß der Aus- über die Einfuhr nicht in gleichem Maße wie die Handelsthätigkeit überhaupt steigt, so ist dies wahrlich nichts weniger als ein wirthschaftliches Uebel.

Wenn der rasche Aufschwung, den, wie wir sehen, der Handel im Jahre 1849 nahm, vornehmlich eine Folge und eine kaum ausreichende Kompensation der Handelsstockung der vorangegangenen drei Jahre war und diese rasch aufsteigende Bewegung in den nächstfolgenden zwei Jahren (1850 und 51) etwas abnahm, so ist es um so erfreulicher, daß im Jahre 1852, dem keine Jahre der Handelsstockung vorangingen, die Handelsbewegung sogar die des Jahres 1849, des glänzendsten seit der Gründung eines selbstständigen Belgien's, um ein Bedeutendes (14 pCt.) übertraf. Nach dem so eben erschienenen „Tableau génér. du commerce (belge) avec les pays étrangers, pend. l'anée 1852, publié par le ministre des finances,“ Brux. 1852. gr. 4. XXII u. 420 S., erhob sich der Werth der Einfuhr auf 524 Mill. Fr., was einen Zuwachs von 79 Mill. Fr. oder 18 pCt. gegen 1851, von 110 Mill. Fr. oder 27 pCt. gegen das Mittel des Jahrfünf 1847/51 und von 160 Mill. Fr. oder 44 pCt. gegen das Mittel des Jahrzehnts 1842/51 ergibt. Der Werth der 1852er Ausfuhr betrug 522 Mill. Fr., also um 63 Mill. Fr. oder 14 pCt. mehr als im Jahre 1851, um 116 Mill. Fr. oder 29 pCt. mehr als im Mittel des Jahrfünf 1847/51 und um 187 Mill. Fr. oder 56 pCt. mehr als im Mittel des Jahrzehnts 1842/51. Der Gesammtwerth der belgischen Ein- uud Ausfuhr von 1852 erhob sich auf 1045 Mill. Fr., übertraf also um 142 Mill. Fr. oder 16 pCt. das Handelsergebniß von 1851, um 226 Mill. Fr. oder 28 pCt. das Mittel von 1847/51 und endlich um 346 Mill. Fr. oder 50 pCt. das Mittel von 1842/51. Daß gegen das Vorjahr 1851 gehalten, die Einfuhr sich in höherem Grade als die Ausfuhr vermehrte, indem jene um 18 pCt. und diese nur um 14 pCt. zunahm, möchten wir aus dem bereits angedeuteten Grunde durchaus nicht als Rückschritt und als bedauerlich betrachten.

Die Handelsbewegung in ihrer Gesammtheit (Ein- und Ausfuhr zusammengenommen) betrachtet, beträgt Belgien's europ. Handel 894,335,000 Fr. oder 85,5 pCt., der Handel mit Amerika 140,101,000 Fr. oder 13,4 pCt., mit Afrika 3,494,000 Fr. oder 3 pCt., mit Asien und Australien 7,674,000 Fr. oder 0,8 pCt. Bei der Einfuhr ist Europa mit 416,364,000 Fr. oder 79,4 pCt., Amerika mit 107,657,000 Fr. oder 19 pCt., Afrika mit 2,901,000 Fr. oder 0,5 pCt., Asien und Australien mit 5,885,000 Fr. oder 1,1 pCt.; bei der Ausfuhr Europa mit 477,971,000 Fr. oder 91,6 pCt., Amerika mit 41,230,000 Fr. oder 8 pCt., Afrika mit 593,000 Fr. oder 0,1 pCt., Asien und Australien mit 1,789,000 Fr. oder 0,3 pCt. betheiligt. Faßt man die einzelnen Länder näher in's Auge, so findet man, daß Belgien den lebhaftesten Handelsverkehr mit Frankreich hat, und zwar absorbirt derselbe 291,668,000 Fr. oder 27,9 pCt. der gesammten Handelsbewegung Belgien's. Auf Frankreich folgt der Zollverein mit 244,864,000 Fr. oder 23,4 pCt., England mit 159,905,000 Fr. oder 15,2 pCt., Holland mit 117,315,000 Fr. oder 11,2 pCt., die V. St. Nordamerika's mit 71,792,000 Fr. oder 6,9 pCt., Rußland mit 32,090,000 Fr. oder 3,1 pCt., Brasilien und Colombia mit 21,886,000 Fr. oder 2,1 pCt., Cuba und Portorico mit 15,612,000 Fr. oder 1,5 pCt., Rio de la Plata mit 15,173,000 Fr. oder 1,4 pCt. und die Hansestädte mit 11,856,000 Fr. oder 1,1 pCt., während der Antheil jedes der übrigen europäischen und außereuropäischen Staaten an den Gesammthandel Belgien's unter 1 pCt. beträgt. Zur Einfuhr, gesondert betrachtet, steuerte Frankreich mit 114,206,000 Fr. oder 21,8 pCt., der Zollverein mit 104,156,000 Fr. oder 19,9 pCt. England mit 99,454,000 Fr. oder 19 pCt., Holland mit 55,164,000 Fr. oder 10,5 pCt., Rußland mit 27,328,000 Fr. oder 5,2 pCt., die V. St. Nordamerika's mit 49,632,000 Fr. oder 9,5 pCt., Brasilien mit 15,294,000 Fr. oder 2,9 pCt., Rio de la Plata mit 13,351,000 Fr. oder 2,6 pCt., Cuba und Portorico mit 11,860,000 Fr. oder 2,3 pCt., Indien und China mit 5,422,000 Fr. oder 1 pCt., die übrigen Länder je unter 1 pCt. Von der Ausfuhr Belgien's absorbirten Frankreich für 177,462,000 Fr. oder 34 pCt., der Zollverein für 140,708,000 Fr. oder 27 pCt., Holland für 62,151,000 Fr. oder 11,9 pCt., England für 59,551,000 Fr. oder 11,4 pCt., die V. St. Nordamerika's für 22,160,000 Fr. oder 4,3 pCt., die Hansestädte für 11,217,000 Fr. oder 2,2 pCt., Brasilien und Colombia

592,000 Fr. oder 1,2 Sardinien und Piemont für 5,531,000 Fr. 1,1 pCt., die andern Staaten für weniger als 1 pCt. jeder.

Wir haben im Vorstehenden durchgehends nur die fixen und permanenten Werthe berücksichtigt, wie sie seit 1833 in der belgischen Handelsstatistik eingeführt sind. Bei den bedeutenden Schwankungen mancher Handelsartikel weichen diese perman. Werthe allerdings oft wesentlich von den reellen ab; im Ganzen genommen übertreffen sie die letztern, da in den seit 1833 verflossenen 20 Jahren die meisten Handelsartikel billiger geworden. So z. B. beträgt der reelle Werth der 1852 in den auswärtigen Handel Belgiens gekommenen Güter nur 985 Million Francs, also um 60 Millionen Francs oder 6 pCt. weniger als der oben angegebene permanente Werth. Doch wird in den offiziellen Tabellen der letztere immer neben dem reellen oder wechselnden Werth beibehalten, weil er allein ein Vergleich des einen Jahres mit andern Jahren gestattet, und haben wir ihn deshalb auch vorstehend allein in Betracht gezogen. Vergleichen wir, ebenfalls nach den permanenten Werthen, den 1852er belgischen Handelsverkehr mit einzelnen Ländern zu dem des Vorjahres, so finden wir bei der Einfuhr aus Meklenburgschwerin eine Zunahme von 575 pCt. aus Sardinien und Piemont von 344 pCt., aus den Hansestädten von 235 pCt., aus der Türkei von 182 pCt., aus Sizilien von 158 pCt., aus Dänemark von 74 pCt., aus Rußland von 70 pCt., aus Spanien von 63 pCt., aus Holland von 21 pCt., aus England von 10 pCt.; bei der Ausfuhr nach Rußland eine Zunahme von 99 pCt., nach Oesterreich von 53 pCt., nach Dänemark von 47 pCt., nach Meklenburgschwerin von 41 pCt., nach Hannover und Oldenburg von 28 pCt. u. s. w. u. s. w. Am größten und auffälligsten ist die Zunahme der Ausfuhr nach Frankreich. Nach den perman. Werthen ist sie gegen 1851 von 139,538,000 auf 177,462,000, also um 37,924,000 Fr. oder 27 pCt., nach den reellen Werthen von 135,243,000 auf 176,888,000, also um 41,645,000 Francs oder 31 pCt. gestiegen. Hingegen ist die Einfuhr aus Frankreich nach den permanenten Werthen von 118,535,000 auf 114,206,000, also um 4,329,000 oder 4 pCt. herabgefallen und hat auch nach den reellen Werthen nur um 5,391,000 Francs oder 5 pCt. zugenommen. Es liegt in dieser einfachen Thatsache der ziemlich klare Beweis, daß Frankreich der ihm aus Belgien zufließenden Artikel wenigstens eben so sehr als Belgien der französischen bedarf, und daß ein Abbruch der gegenwärtig bestehenden Verträge und Handelsbeziehungen, mit dem uns seit $1\frac{1}{2}$ Jahren unabläßig gedroht und der uns von mancher Seite als der Uebel schrecklichstes dargestellt wird, die französischen Industriellen mindestens eben so schwer als die belgischen beträfe.

Wie stark einerseits der Antheil der heimischen Erzeugung an der Ausfuhr war, und wie viel andererseits von der Einfuhr dem heimischen Verbrauch übergeben wurde, zeigen nachfolgende Zahlen: Zur Ausfuhr, deren (permanenter) Gesammtwerth sich auf 521,583,000 Fr. belief, steuerte die heimische Produktion mit 287,321,000 Fr., während der Rest von 234,362,000 Fr. aus Transitartikeln bestand. Der reelle Schätzungswerth der Ausfuhr war 472,732,000, wozu die heimische Produktion mit 229,916,000 Fr. steuerte. Im Jahre 1851 war der permanente Werth der Ausfuhr 458,750,000, der reelle 401,176,000, und die heimische Erzeugung war dabei mit 253,828,000 und resp. 200,130,000 Fr. vertreten. Von der Einfuhr, deren (permamenter) Werth sich 1852 auf 524,021,000 Fr. erhob, wurden dem heimischen Verbrauch 286,646,000 Francs übergeben, während der Rest von 237,375,000 Fr. wieder ausgeführt wurde. Der reelle Werth der Einfuhr betrug 512,626,000 Fr., wovon für 266,911,000 Fr. dem inländischen Verbrauch übergeben wurde. Im Vorjahre war der permanente Werth der Einf. 455,067,000, der reelle 418,555,000 wovon für den heimischen Verbrauch 241,059,000 und resp. 218,085,000 Fr. zurückblieben. Nach den permanenten Werthen hat also die Ausfuhr belgischer Erzeugnisse von 1852 gegen 1851 um 33,493,000 Fr. oder 13 pCt., der Verbrauch Belgiens an ausländischen Erzeugnissen hingegen um 45,587,000 Fr. oder 19 pCt. zugenommen. Bedeutender noch ist die Differenz nach den reellen Werthen, denn da beträgt die Zunahme bei der Ausfuhr belgischer Artikel nur 29,786,000 Fr. oder 15 pCt., hingegen beim Verbrauch auswärtiger Artikel in Belgien 48,826,000 Fr. oder 22 pCt. von 1852 gegen 1851.

Von den 286 Mill. Fr., für welche Belgien im Jahre 1852 fremde, zum innern Verbrauch bestimmte Artikel einführte, zahlte es 129 Mill. Fr. (45 pCt.) für Rohstoffe, 117 Mill. (41 pCt.) für Lebensmittel und 40 Mill. (14 pCt.) für Fabrikate. Gegen 1851 hat die Einfuhr der Rohstoffe (dem permanenten Werthe nach) um 24 pCt., der Lebensmittel um 21 pCt. zugenommen, der Fabrikate hingegen nur wenig variirt. Unter den 287 Mill. Fr., für die Belgien heimische Erzeugnisse ausführte, waren für 132 Mill. (46 pCt.) Rohstoffe, für 37 Mill. (13 pCt.) Lebensmittel und für 118 Mill. (41 pCt.) Fabrikate. Gegen 1851 hat die Ausfuhr der Rohstoffe um 19 pCt., der Fabrikate um 12 pCt., der Lebensmittel nur um ein Geringes zugenommen.

England, die V. St. Nordamerika's, Holland, der Zollverein, Frankreich, Rußland und Rio de la Plata sind die Hauptländer, aus welchen Belgien die Rohstoffe bezogen; die Lebensmittel kamen vornehmlich aus den Niederlanden, Frankreich, Rußland, Cuba und Portorico, Brasilien, England, V. St. Nordamerika's, Hayti und dem Zollverein. Die bedeutendste Menge von Fabrikaten kam aus Frankreich, England, dem Zollverein, Holland und der Schweiz. Ausgeführt hingegen wurden die belgischen Rohstoffe vornehmlich nach Frankreich, England, dem Zollverein, Holland, V. St. Nordamerika's und den Hansestädten; die Lebensmittel gingen größtentheis nach England, Frankreich, dem Zollverein, den Hansestädten, Holland und Sardinien; die belgischen Fabrikate endlich fanden ihren stärksten Absatz in Holland, Frankreich, im Zollverein, England, den V. St. Nordamerika's, Brasilien, den Hansestädten, Rußland, Cuba und Portorico, Chili, Sardinien, Spanien, der Türkei und Oesterreich.

Die bedeutendsten Einfuhrartikel waren: verschiedene Getreidearten ($152\frac{1}{2}$ Mill. Kilo), Kaffe ($20\frac{3}{4}$ Mill. Kilo), Zucker (23 Mill. Kilo), Wollzeuge (428,000 Kilo), Seidenzeuge (81,000 Kilo), Wein (88,000 Hectol.), Tabak ($6\frac{1}{3}$ Mill. Kilo), Indigo (343,000 Kilo), Reis (12 Mill. Kilo), Kupfer (1 Mill. Kilo), rohes Leder ($2\frac{1}{2}$ Mill. Kilo), Potasche ($3\frac{1}{2}$ Mill. Kilo) u. s. w. u. s. w. Die bedeutendsten Ausfuhrartikel: Kohlen (über 2 Mill. Tonnen), Flachs (13 Mill. Kilo), Tuch und Wollzeuge (481,000 Kilo), raff. Zucker (14 Mill. Kilo), Maschinen und mechanische Instrumente ($5\frac{1}{4}$ Mill. Kilo), Gußeisen (64,400 Tonnen), Nägel ($9\frac{1}{2}$ Mill. Kilo), rohes Zink (an 7 Mill. Kilo), laminirtes ($6\frac{1}{4}$ Mill. Kilo), Korn ($16\frac{3}{4}$ Mill. Kilo), Butter ($2\frac{1}{4}$ Mill. Kilo), Vieh (137,300 Stück), ferner: Spitzen für nahezu 4 Mill., Gemälde für $2\frac{1}{4}$ Mill., Bauholz für 2 Mill., Obst für nahe 2 Mill. Fr. u. s. w. u. s. w. Gegen 1851 hat, dem permanenten Werthe nach, die Einfuhr zugenommen beim Getreide um $7\frac{1}{2}$ Mill., Kaffee um $4\frac{1}{2}$ Mill., Reis um $3\frac{3}{4}$, Indigo um $3\frac{1}{2}$, Dünger um $3\frac{1}{5}$, Rohrzucker um $2\frac{3}{4}$, Flachs um $2\frac{1}{2}$, Tabak um $2\frac{1}{5}$, Wolle um $2\frac{1}{5}$; die Ausfuhr hingegen bei Flachs um 6, Leinengewebe um $5\frac{1}{2}$, Baumwollenzeuge um $4\frac{3}{4}$, Oelkörner um $3\frac{3}{5}$, Glaswaaren um $2\frac{1}{4}$, Maschinen um $1\frac{3}{5}$, Wolle um $1\frac{3}{5}$, laminirtes Zink um $1\frac{2}{5}$ u. s. w. u. s. w.; eine wesentliche Abnahme der Ausfuhr zeigt sich bei Tuch und Wollenzeuge (an 2 Mill. Fr.), Tabak ($1\frac{2}{5}$ Mill.), Obst (1 Mill.), und raff. Zucker (nahe zu 1 Mill. Fr.).

Was den Transit betrifft, so erhob sich der (perm.) Werth der Durchgangsartikel im J. 1851 auf 205, im Mittel von 1847/51 auf 180 und stieg 1852 auf 234 Mill. Fr., was eine Zunahme von 29 Mill. Fr. oder 14 pCt. gegen 1851 und von 54 Mill. Fr. oder 30 pCt. gegen das fünfjährige Mittel ergiebt. Von jenen 234 Mill. wurden für 201 Mill. (85,9 pCt.) direct durchgeführt und für 33 Mill. (14,1 pCt.) im Entrepot hinterlegt und später ausgeführt; die resp. Verhältnißzahlen waren im J. 1851 84,9 pCt. und 15,1 pCt. und im fünfjährigen Mittel 81,6 pCt. und 18,4 pCt. Die Benutzung des Entrepot hat also verhältnißmäßig ab-, hingegen der directe Transit zugenommen. Von dem gesammten Transitgute wurden für 193 Mill. (82,2 pCt.) zu Lande, für 7 Mill. (3,1 pCt.) auf belgischen und für 34 Mill. (14,7 pCt.) auf fremden Schiffen ausgeführt. Die meisten Transitartikel kamen aus dem Zollverein, Frankreich, England, Holland, V. St. Nordamerika's, Rio de la Plata und Rußland; der bedeutendste Theil derselben ging nach Frankreich, dem Zollverein, Holland, England, V. St. Nordamerika's, Brasilien, Chili, Ostindien, Singapore und China. Die Seidenstoffe machten dem Werthe nach $\frac{1}{4}$ des ganzen Transits aus.

Faßt man die gesammte Handelsbewegung in's Auge, deren (perm.) Werth sich auf 1045 Mill. Fr. beläuft, so findet man, daß für 261 Mill. (49,8 pCt.) zu Lande und auf Flüssen, für 60 Mill. (11,5 pCt.) auf belgischen und für 203 Mill. (38,7 pCt.) auf fremden Seeschiffen eingeführt, hingegen für 369 Mill. (70,7 pCt.) zu Lande und auf Flüssen, für 28 Mill. (5,3 pCt.) auf belgischen und für 125 Mill. (24 pCt.) auf fremden Seeschiffen ausgeführt wurde. Gegen 1851 hat die Einfuhr zu Lande um 9, auf fremden Schiffen um 38 und auf belgischen nur um 1 pCt., die Ausfuhr zu Lande um 14, auf fremden Schiffen um 20 pCt. zugenommen, hingegen auf belgischen Schiffen um 13 pCt. abgenommen. Es zeigt diese Thatsache, daß die belgischen Wassertransportmittel nicht im gleichen Grade mit der belgischen Handelsthätigkeit zunehmen, und die Regierung, wie die Privatspeculation muß hierin einen mächtigen Antrieb zur möglichst raschen Vermehrung der ersteren sehen. Die vor Kurzem unter den Auspicien der Regierung zustandegekommene Dampfschifffahrtsgesellschaft zur direkten Verbindung zwischen Antwerpen und Newyork ist wohl ein lobenswerther Anfang zur Abhülfe dieses Bedürfnisses; doch muß auf diesem Gebiete noch eine raschere und vielseitigere Thätigkeit entfaltet werden, soll Belgien nicht durch die regere Concurrenz anderer Staaten des Gewinnes verlustig werden, den ihm seine günstige geographische Lage und seine musterhaften Straßen Jahrhunderte hindurch mittels des Transits verschafften und den es neuerer Zeit durch sein ausgedehntes Eisenbahnnetz im Allgemeinen so trefflich zu behaupten und zu steigern gewußt.

Man gelangt zu gleichem Ergebniß, wenn man anstatt des Werthes der zur See beförderten Waaren die Zahl, Tonnengehalt und Ladung der Schiffe in Betracht nimmt, wo sich dann ebenfalls eine relative Abnahme der belgischen Schiffsthätigkeit herausstellt. Im Ganzen sind im Laufe des Jahres 1852 2375 Seeschiffe ein- und 2416 ausgelaufen, zusammen 4791, worunter die zwischen Belgien und England fahrenden Dampfschiffe mitbegriffen sind. Diese 4791 Schiffe hatten einen Tonnengehalt von 829,324, ihre Ladung betrug jedoch nur 527,989 Tonnen. Im J. 1851 war die Zahl der Schiffe 4268, ihr Tonnengehalt 633,640, ihre Ladung 422,436, im Mittel des Jahrfünf 1847/51: Schiffe 4525, Gehalt 671,325, Ladung 421,719 Tonnen, was für 1852 gegen 1851 eine Zunahme von 12 pCt. an der Zahl, von 31 pCt. am Gehalt und von 25 pCt. an der Ladung, gegen das fünfjährige Mittel eine Zunahme von 6 pCt. an der Zahl, von 24 pCt. am Gehalt und von 25 pCt. an der Ladung der Schiffe ergiebt. Der Antheil des belgischen Pavillons war hiebei von 914 Schiffen mit

einem Gehalt von 159,164 und einer Ladung von 107,775 Tonnen. Im J. 1851 waren 856 belgische Schiffe mit 148,601 Gehalt und 111,182 Ladung, im Mittel des Jahrfünf 1847/51 895 Schiffe mit 148,323 Gehalt und 101,731 Tonnen Ladung an der Schifffahrtsbewegung betheiligt. An sich betrachtet, hat also im Jahre 1852 gegen das fünfjährige Mittel die Zahl der belgischen Schiffe um 2 pCt., ihr Tonnengehalt um 7 pCt., ihre Ladung um 6 pCt., gegen 1851 die Zahl und der Tonnengehalt um je 7 pCt. zu-, hingegen die Ladung um 3 pCt. abgenommen. Noch ungünstiger stellen sich aber die Verhältnisse für den belgischen Pavillon heraus, wenn man die Proportion seines Antheils zur gesammten Schiffsthätigkeit betrachtet. 1851 war dieser Antheil an der Zahl der Schiffe 20 pCt., an dem Tonnengehalt 23,5 pCt., an der Ladung 26,3 pCt.; 1852 sind die resp. Zahlen nur 19,1, 19,2 und 20,4, was eine Abnahme bei der Zahl der Schiffe von 0,9, beim Gehalt von 4,3 und bei der Ladung von 5,9 pCt. ergiebt. Gegen das Mittel von 1847/51 beträgt die 1852er Abnahme bei der Zahl der Schiffe 0,7, beim Gehalt 2,9 und bei der Ladung 3,7 pCt. Nachfolgende Zusammenstellung zeigt, per Pavillon gesondert, Zahl, Gehalt und Ladung der im J. 1852 in den belgischen Häfen eingelaufenen oder von da ausgelaufenen Schiffe:

	Eingelaufen.			Ausgelaufen.		
Pavillon.	Zahl.	Gehalt.	Ladung.	Zahl.	Gehalt.	Ladung.
Russische	28	7,256	7,103	36	8,417	2,137
Schwedische	152	27,572	25,718	149	27,608	4,511
Dänische	82	7,305	7,282	83	7,242	2,831
Preußische	91	21,581	21,556	90	21,533	6,042
Mecklenburg	80	16,741	16,693	81	17,111	3,239
Hanseatische	37	5,739	5,587	85	5,444	1,844
Hannov. u. Oldenb.	96	8,759	8,385	107	9,631	4,482
Holländische	140	14,372	14,020	142	14,131	9,661
Englische	804	131,106	89,052	814	132,066	58,470
Französische	225	19,055	15,970	235	20,005	11,111
Portugiesische ...	3	350	350	3	350	123
Spanische	27	4,345	3,607	28	4,687	2,852
Sardinische	15	2,959	2,938	16	3,093	2,144
Oesterreichische ...	44	13,209	13,183	38	11,402	4,593
Toskanische	1	269	269	3	907	269
Römische	4	682	682	4	682	682
Sizilianische	19	3,402	3,382	18	3,166	1,226
Griechische	3	850	850	3	734	432
Amerik. (Ver. St.)	72	48,976	48,679	69	47,423	16,549
Belgische	452	78,087	67,011	462	81,077	40,764.

Die größte Hafenthätigkeit entfaltet selbstverständlich Antwerpen, wo 1623 Schiffe mit einem Gehalt von 324,568 und einer Ladung von 288,946 Tonnen ein- und von wo 1674 Schiffe mit einem Gehalt von 329,551 und einer Ladung von 145,445 Tonnen ausgelaufen sind. Die übrigen ein- oder ausgelaufenen Schiffe vertheilten sich auf Ostende (941 Sch, 118,313 T. Geh. und 59,646 T. Lad.), Gent (398 Sch., 51,094 T. Geh. und 29,745 T. Lad.) und Nieuwpoort (155 Sch., 5,798 T. Geh. und 4,141 T. Ladung). Der Antwerpener Hafen allein absorbirte von der ganzen belgischen Schifffahrtsthätigkeit: der Schiffzahl nach 68,8 pCt, dem Tonnengehalte nach 78,9 pCt. und der Ladung nach 82,3 pCt.; im J. 1851 waren die resp. Verhältnißzahlen nur 63,4, 73,5 und 78,3, woraus klar hervorgeht, daß Antwerpen sein Uebergewicht über die anderen belgischen Häfen immer weiter ausdehnt und sie immer mehr in den Hintergrund drängt. Wir wollen mit Bezug auf die Schifffahrt nur noch bemerken, daß die Dampfschifffahrt zwischen Belgien und England im J. 1852 23 Dampfer beschäftigte, welche 777 Fahrten machten und bei einem Gehalt von 172,180 T. Waaren im Gewichte von 86,425 Tonnen beförderten. Im J. 1851 hatten 24 Schiffe 910 Fahrten gemacht und bei einem Gehalte von 164,980 Tonnen Waaren im Gewichte von 84,404 T. befördert.

Das Zollerträgniß des gesammten äußern Handels belief sich

	1851	1852	Zunahme
bei der Einfuhr auf	11,800,794 Fr.	13,335,613 Fr.	+ 1,534,819 Fr.
Ausfuhr =	264,661 =	304,918 =	+ 40,257 =
Transit =	32,231 =	30,461 =	— 1,770 =
Schifffahrt =	360,947 =	561,549 =	+ 200,602 =

Die Gesammtsumme steigt 1851 auf 12,458,633, hingegen 1852 auf 14,232,541, was eine Zunahme von 1,773,908 Fr. oder 14 pCt. ergiebt. Den Artikeln nach war die Zunahme des Einfuhrzolles am bedeutendsten bei Getreide (551,263 Fr. mehr als im J. 1851), Caffee (333,212 Fr.), Reis (298,305 Fr.), Zucker (193,109 Fr.), Tuch und Wollzeuge (145,002 Fr.), Seidenzeuge (106,153 Fr.), Tabak (91,437 Fr.) u. Maschinen (43,538 Fr.). Das laufende Jahr (1853) wird wahrscheinlich statt einer weitern Erhöhung eine Verringerung des Zollerträgnisses geben, da z. B. Getreide und Reis allein mit nahezu 2 Mill. Fr., also mit 14 pCt., zum gesammten 1852er Zollergebniß steuerten, diese zwei Artikel aber durch den k. Erlaß v. 28. Aug. und das von den Kammern am 30. Nov. votirte Gesetz zollfrei beim Eingang erklärt sind. Indessen glauben wir kaum, daß die Nation die diesfällige Verringerung des Staatseinkommens zu bedauern haben wird; nicht nur, weil die zollfreie Einfuhr von Getreide, Reis und anderen Lebe[illegible] am besten der täglich steigenden Theuerung und Noth entgegenwirken, dern auch, weil die Einfuhrfreiheit, namentlich wenn sie (wie sich hoffen lä[illegible]) auch über die Theuerung hinaus erhalten wird, im Allgemeinen die Verkehrsthätigkeit steigern und derart auf indirektem Wege jenen Zollausfall reichlich vergüten wird.

Im Ganzen muß das Ergebniß der 1852er Handelstabellen als sehr günstig und dieser stetig steigende Aufschwung des belgischen Handels als um so erfreulicher bezeichnet werden, als derselbe mit einem, namentlich seit 1847 immer entschiedener hervortretenden Einlenken der belgischen Regierung in die Bahn einer liberalen Handelspolitik Hand in Hand geht und daher den Beweis liefert, daß die freisinnigen Handelsreformen nicht einmal immer mit einer momentanen Störung und einem zeitweiligen Rückgang verknüpft sind, sondern sich oft durch Erhöhung der Handelsbewegung sofort reichlich belohnen. Freilich muß man der belgischen Regierung auch das Lob zugestehen, daß, wie constitutionell-sparsam sie auch auf anderm Gebiete sein mag, sie doch zur Förderung der Verkehrsthätigkeit keine Kosten scheut, und — um nur Ein Beispiel anzuführen — von 1830 bis 1850, also während 20 Jahren, in dem kleinen Belgien nicht weniger als 243 Mill. Fr. auf den Bau und an 32 Mill. Fr. auf Unterhaltung der großen Verkehrsstraßen verwendet wurden. Gleiche Sorgfalt wird verhältnißmäßig auch den kleinen, nur den innern Verkehr vermittelnden Communicationsmitteln zugewendet, wie z. B. blos im Jahrzehent 1841/50 auf Nebenstraßen an 26, auf die Kanäle an 12 Mill. Fr. verausgabt wurde. Es unterliegt keinem Zweifel — und schon die fortwährende Steigerung der Mauth- und Kanalzoll-Ergebnisse scheint dafür zu zeugen —, daß auch diese Kosten so fruchtbringend sind als jene, welche auf die großen Verbindungsstraßen verwendet werden, daß sie nämlich die innere Handelsthätigkeit in gleicher Weise, wie jene die äußere, beleben und fördern. Doch fehlt es an Daten, um Ausdehnung und Entwickelung des hochwichtigen innern Verkehrs mit gleicher Umständlichkeit und Genauigkeit wie die des auswärtigen Handels controliren zu können. In indirekter Weise kann dies freilich doch mannigfach geschehen. Es bietet sich uns wohl später noch einmal die Gelegenheit dar, in diesen Blättern hierauf ausführlicher zurückzukommen und wir werden sie dann gern benutzen.

Vermischte Notizen.

Der so eben von der Direction der Großherzoglich Badischen Posten und Eisenbahnen veröffentlichten zwölften Nachweisung über den Betrieb der Badischen Eisenbahnen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Decbr. 1852 werden folgende Notizen entnommen:

Die Gesammtlänge der in Betrieb gewesenen Eisenbahnen beträgt demnach $39_{,2}$ geographische Meilen.

Die Gesammteinnahme war	2,509,007 fl. 55 kr.
Die Ausgabe war	983,956 = 2 =
Mithin der Einnahme-Ueberschuß	1,525,051 fl. 53 kr.
Mit Hinzurechnung der vom Betrieb in veränderter Gestalt zurückempfangenen Materialien und der angefertigten Vorrathsstücke mit	67,599 = 18 =
ergibt sich eine Reineinnahme von	1,592,651 fl. 11 kr.
Das Bau- und Betriebs-Capital belief sich am Schluß des Betriebsjahres auf	31,946,717 = 20 =
Es ergibt sich demnach eine Verzinsung dieses Capitals zu	$4_{,77}$ pCt.
Als Procente der Brutto-Einnahmen berechnet, stellen sich die Gesammtausgaben auf	$39_{,22}$ pCt.
Vertheilt man diese Gesammtausgaben auf die von den Locomotiven im Ganzen zurückgelegten Meilen, so kommen auf jede Meile im Durchschnitt	6 fl. $13_{,07}$ kr.

Befördert wurden im Laufe des Jahres

an Personen in I. Classe	20,380
= = = II. = ...	176,607
= = = III. = ...	480,047
= = = IV. = ...	1,353,633
	2,030,667.

Das Gesammtgewicht des beförderten Gepäcks betrug	138,559 Centner,
die Summe der beförderten Equipagen	629 Stück,
die des beförderten Viehes	19,163 =
das Gewicht der beförderten Güter	3,227,006 Ctr. 98 ℔.

Die Zahl der Locomotiven betrug	66
= = = Personenwagen I. u. II. Klasse betrug	85
= = = III. = ...	142
= = = IV. = ...	75
= = = Gepäck- und Postpackwagen	61
= = = Equipagen-, Pritsch- und Pferdewagen	96
= = = bedeckten Güterwagen betrug	282
= = = offenen = ...	274.

Wollausfuhr Australiens vom Anfange Juli 1852 bis dahin 1853.

	1852.	1853.
Melbourne	9,389,967 ℔	10,248,049 ℔
Geelong	6,791,400 =	6,721,960 =
Port Fairy	723,400 =	1,259,725 =
Portland	1,752,800 =	3,080,568 =
	18,657,567 ℔	21,310,294 ℔
Zahl der Ballen	66,634	76,108.

Versicherungswesen.

Die Versicherungs-Abtheilung des statistischen Central-Archives zu Berlin, von welchem das Handelsblatt gefällige Mittheilungen erhält, besteht unter Mitwirkung der Aachen-Münchener Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, der Feuer-Versicherungs-Bank für Deutschland in Gotha, der Schlesischen Feuer-Versicherungs-Gesellschaft zu Breslau, der Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft, der Versicherungs-Gesellschaft des Deutschen Phönix in Frankfurt a. M., der Riunione Adriatica di Sicurta in Triest, der Janus, Lebens- und Pensions-Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg, der Deutschen Lebens-Versicherungs-Gesellschaft zu Lübeck, der K. K. privil. Ersten Versicherungs-Gesellschaft zu Wien, der Allg. Renten-, Capital- und Lebens-Versicherungsbank Teutonia zu Leipzig, der Mobiliar-Feuerversicherungs-Anstalt der Baierischen Hypotheken und Wechselbank in München.

Das Versicherungswesen im deutsch-österreichischen Zollverbande.

Separat-Artikel 9 (zu Art. 18) des preußisch-österreichischen Zoll- und Handelsvertrages vom 19. Februar 1853 bestimmt:

„Die contrahirenden Theile werden im Jahre 1854 wegen übereinstimmender Maßregeln in Betreff ausschließender, beide Staatsgebiete umfassender Benutzungsrechte auf Erfindungen, Entdeckungen und Verbesserungen, Muster und Fabrikzeichen und hinsichtlich der gegenseitigen Zulassung von Versicherungs- und anderen Handels- und Verkehrs-Gesellschaften in Unterhandlung treten."

Diese Unterhandlungen sollen bereits eröffnet werden. Wir haben ihr Ziel als einen der größten Fortschritte der Verkehrsfreiheit zu bezeichnen und demselben daher die baldigste Verwirklichung zu wünschen.

In keinem Zweige des Verkehrs haben die Regierungen selbst der kleinsten Staaten, ja in vielen Gegenden die Behörden der kleinsten Gemeinden ihre Autorität so störend und lästig geltend gemacht, als bezüglich des Versicherungswesens.

Wenn in irgend einem deutschen Lande eine Gesellschaft auch alle Formalitäten durchgemacht, sich den wirklich oder vermeintlich nützlichen Bedingungen der Concession unterworfen und diese endlich mühevoll erreicht hatte, so war sie außerhalb der Grenzen des concessionirenden Staates doch nicht besser daran, als wenn sie zu Hause gar keinen Nachweis ihrer Solidität und ihrer Kräfte geführt hätte. In einzelnen Staaten, namentlich in Preußen, gab die Concession nicht einmal für das Inland ein Recht zum Geschäftsbetrieb, denn die Aufstellung von Agenten durfte in keinem Orte ohne bestimmte Erlaubniß der Ortsbehörde stattfinden.

Von einem Verständniß des Versicherungswesens war weder oben noch unten in der Staatsverwaltung die Rede; wo ein Princip die Entschlüsse der Regierungen leitete, war es das, daß das Geld im Lande bleiben müsse, wenn das Land auch so klein war, daß ein großer Brand die inländische Anstalt ruinirt haben würde. Die Regel war, daß, wenn eine ausländische Gesellschaft im Inlande zugelassen werden wollte, das Gutachten der inländischen Gesellschaften eingeholt wurde, und es ist kein Fall bekannt, wo diese Gutachten nicht gegen die Zulassung sich ausgesprochen hätten.

Diese Gutachten sind zum Theil höchst eigenthümlicher Natur: das vaterländische Interesse des Baiern gegen den Sachsen, die Moral, welche durch wohlfeile Sicherheit beeinträchtigt werde, die Brandstiftung, welche mit der neuen Gesellschaft in's Land käme, das waren die stehenden Redensarten, welche die Regierungen von den Concurrenten der Concessionsuchenden in Empfang nahmen, um auf dieses Urtheil von Sachverständigen gestützt, den solidesten Anstalten die Geschäftsbetreibung zu verwehren.

Es ist freilich beinahe unglaublich, daß Gesellschaften sich selbst so erniedrigt haben, die Concurrenz als ihren Ruin zu bezeichnen, und daß sie sich nicht scheuten, Versicherungs-Anstalten als die Verbündeten von Mordbrennern hinzustellen. Wenn auch nicht die Art, so ist aber doch die Thatsache des Widerstandes zu entschuldigen, denn die Zulassung der Gesellschaft des einen Staates gab noch durchaus keinen Anspruch, daß in demselben Staate die Anstalten der anderen zugelassen würden. Baden mußte sogar die Erfahrung machen, daß, als Preußen für Zulassung der badischen Gesellschaft die Bedingung stellte, daß preussische Gesellschaften in Baden zugelassen würden und diese Bedingung von Baden sofort erfüllt wurde, Preußen dagegen seine ausdrücklich gegebene Zusage, die badische zuzulassen, niemals erfüllte.

Wenn aber die Opposition der Gesellschaften gegen jede Concurrenz erklärlich war, so war es doch nicht die Handlungsweise der Regierungen, welche aus der Theorie und Geschichte gelernt haben mußten, daß die Sicherheit mit der Ausdehnung des Geschäftskreises der Gesellschaften wachse, und daß Brandstiftung zu den Verbrechen gehöre, die, wie gewisse Krankheiten, einzelnen Gegenden besonders eigenthümlich sind, wie die Häufigkeit der Brandstiftung in Baiern, wo die Concurrenz der Versicherungsanstalten am meisten beschränkt und dieselbe Erscheinung in Schlesien beweist, wo diese Concurrenz etwas größer ist.

Oesterreich erwirbt sich ohne Zweifel ein großes Verdienst, indem es die Gegenseitigkeit der Zulassung von Versicherungs-Anstalten vertragsmäßig feststellt und hierdurch jenem Einflusse der Concurrenzscheu und der Ungelehrigkeit der Regierungen ein Ende macht. Wir haben nur zu wünschen, daß die anderen deutschen Regierungen ehrgeizig genug sind, sich an jenem Verdienste zu betheiligen und die Verhandlungen schnell zu einem glücklichen Abschluß zu führen.

Jeder Abschluß wäre aber Illusion, wenn er nicht gleichzeitig das Veto beseitigte, welches gegenwärtig z. B. in Preussen die Lokalbehörden gegen inländische sowohl als ausländische Gesellschaften haben, indem sie die Aufstellung von Agenten verweigern können, wenn nach ihrer Ansicht ein Bedürfniß nicht vorhanden ist. Ein solches Bedürfniß pflegt von den Lokalbehörden nicht gefunden zu werden, wenn der Bürgermeister oder sonst eine mitstimmende Partei selbst die Agentur einer Gesellschaft besitzt, wenn die schon in der Gemeinde zugelassene Gesellschaft zur rechten Zeit eine Feuerspritze schenkt oder die unentgeldliche Versicherung der Gemeinde-Gebäude anbietet, kurz wenn in irgend einer Form bestochen wird. Es gibt Bezirke, wo ein und derselben Gesellschaft die Aufstellung eines fünften und sechsten Agenten in demselben Augenblicke gestattet wurde, wo einer anderen Gesellschaft wegen „Mangel an Bedürfniß" die Aufstellung eines einzigen versagt wurde.

Es liegt in der Natur jeder Unfreiheit, daß sie Nachtheile jeder Art und Corruption mit sich bringt; daher wünschen wir, daß die Freiheit, welche für das Versicherungswesen durch Oesterreich beantragt wird, auch eine vollständige sein möge.

Beschädigungen auf Eisenbahnen.

In den neuerlichen Mittheilungen über die Unglücksfälle auf preußischen Eisenbahnen während des Jahres 1852 wird u. a. angegeben, daß in Preußen 10,229,980 Personen gereist und von denselben 4 Personen getödtet, resp. verwundet worden seien, was nur 1 Todes-, resp. Beschädigungsfall auf p. p. 2½ Millionen Reisende ausmache.

Die Prämissen dieser Berechnung sind jedoch nicht richtig, und es ist daher auch das Resultat derselben falsch, denn die 10,229,980 angeblichen Reisenden sind nicht verschiedene Individuen, sondern es sind nur die Touren, welche die einzelnen Individuen auf den verschiedenen Bahnen zurückgelegt haben, und es kann deshalb dieser Factor bei der gegebenen Frage: wie viel reisende Personen auf 1 Unglücksfall kommen, nicht zur Grundlage dienen. Daß nur die Touren gemeint sind, findet man sofort, wenn man den ersten besten Rechenschaftsbericht einer Eisenbahn-Verwaltung zur Hand nimmt, indem danach beispielsweise eine Person, weche von A nach B und von hieraus wieder zurückfährt, gleich 2 angesetzt ist. Demgemäß könnte man also höchstens die Hälfte des obigen Factors mit 5,119,940 als die Zahl der reisenden Personen annehmen. Indeß auch dies ist, bei der Influenz weiterer Momente noch nicht richtig. Wer nämlich eine Geschäftsreise längs einer Bahnlinie macht und auf Zwischenstationen zur Besorgung seiner Geschäfte an dem betreffenden Orte absteigt, wird, weil er sich immer von neuem ein Billet löst, für jede solche Station wiederum als ein besonderer Passagier angesehen; ferner aber, wer beispielsweise auf den 8 verschiedenen Bahnen von Cöln über Eberfeld und Thüringen nach Berlin und wieder zurückfährt, gilt auf jeder der berührten Bahnen als ein besonderer Passagier und deshalb auf einer einzigen solchen Reise gleich 16 Personen. Verhältnisse dieser Art kommen bei dem reisenden Publikum im Laufe des Jahres vielfach vor, und man darf sich daher nicht verhehlen, daß viele der Reisenden in jenem Faktor mit 200 bis 300 Personen figuriren. Besondere Beachtung verdienen auch die Passagiere der kleinen Zwischenstationen nach der nächsten Hauptstation, insofern, als dieselben wohl regelmäßig in jeder Woche zwei- bis dreimal nach dem letzteren Orte zu Markte fahren und daher ein Passagier des Jahres nicht selten 2 bis 300 Touren (einschließlich der Rückfahrt) zurücklegt.

Fassen wir diese und noch verschiedene andere Momente ins Auge, und erwägen wir dabei das reisefähige Publikum Preußens, nach Abzug eines Theils der Landbewohner, so möchten wir kaum 200,000 Personen annehmen, welche im Laufe eines Jahres die Eisenbahnen frequentiren, so daß also schon auf 50,000 Individuen 1 Todes-, resp. Beschädigungsfall kommen würde.

Hannoversche Hagelversicherungsgesellschaft.

Die Rundschau bringt folgende vergleichende Uebersicht der Hannoverschen Hagelversicherungs-Gesellschaft für 3 Jahre pr. 1850, 1851 und 1852, und für 20 Jahre pr. 1833 bis 1852:

□Meilen	Landdrostei	Jahr	1. Die Versicherungssumme hat betragen	2. Die Entschädigungen betragen nach R. 3. für 100 ₰ Versicherung	3. Die Entschädigungssummen betragen	4. Nach Maßgabe der in R. 3. enthaltene Versicherungssumme hätten bei gleichm. Schaden in den einzelnen Landdrost. bezahlt werden können	5. Die effectiven Schäden betragen gegen Rubr. 4. mehr	6. Die effectiven Schäden betragen gegen Rubr. 4. weniger	7. Auf der □Meile waren versichert
			₰	₰	₰		₰	₰	₰
109,745	Hannover	1850	965,710	1 — 9¼	9,970	9,410	560	—	8,800
		1851	919,840	— 10 10	4,170	6,480	—	2,310	8,360
		1852	963,450	— 4 ½	1,620	5,830	—	4,210	8,780
		$18^{33}/_{52}$	15,773,200	— 17 3½ a)	113,600	96,200	17,400	—	7,190
81,135	Hildesheim	1850	1,839,860	— 21 9¾	16,720	17,920	—	1,200	22,685
		1851	2,018,450	— 4 5	3,750	14,230	—	10,480	24,900
		1852	2,105,290	— 10 2¾	8,970	12,750	—	3,780	25,990
		$18^{33}/_{52}$	31,146,300	— 15 4	195,800	190,000	5,800	—	19,200
204,246	Lüneburg	1850	948,360	1 1 3⅛	9,980	9,240	740	—	4,645
		1851	988,450	1 21 5	18,700	6,960	11,740	—	4,840
		1852	1,224,980	1 12 7½	18,700	7,420	11,280	—	6,000
		$18^{33}/_{52}$	21,208,600	— 13 10¾	122,800	129,400	—	66,000	5,190
123,000	Stade	1850	634,850	— 23 ¼	6,280	6,380	—	100	5,300
		1851	706,900	— 20 5½	6,030	4,980	1,050	—	5,720
		1852	785,270	— 4 5½	1,460	4,750	—	3,290	6,350
		$18^{33}/_{52}$	15,956,000	— 12 1¾	80,700	97,300	—	16,600	6,050
518,726	Summa	1850	4,408,780	— 23 4½	42,950	42,950	1,300	1,300	8,500
		1851	4,633,640	— 16 10	32,650	32,650	12,790	12,790	8,928
		1852	5,078,990	— 14 6⅜	30,750	30,750	11,280	11,280	9,786
		$18^{33}/_{52}$	84,084,100 b)	— 14 7⅝	512,900	512,000	23,200	23,200	8,100
				Durchschnittlich.					Durchschn.

a) Ad Landdrostei Hannover. In der Grafschaft Hoya betrug im Jahre 1844 die Versicherungssumme 283,000 Thlr. und die Entschädigungssumme 14,620 Thlr., was von der Gesammt-Versicherungssumme pr. $18^{33}/_{52}$ à 15,773,200 Thlr. einen Beitrag von 2 Sgr. 2 Pf. ausmacht, und mit Ausschluß jener Entschädigung würde für das Fürstenthum Calenberg die Entschädigung nur 15 Sgr. 1⅓ Pf. pr. 100 Thlr. Versicherung gewesen sein.

b) Einschließlich der Landdrostei Osnabrück und des Auslandes betrug in 20 Jahren von 150,212 Interessenten die Gesammt-Versicherungssumme 88,378,010 Thlr., für 15,837 Interessenten die Entschädigungssumme 540,570 Thlr. und der Beitrag 16 Sgr. 6²/₁₀ Pf., wovon auf die Schäden 14 Ggr. ⁸/₁₀ Pf. und auf die Kosten 2 Sgr. 5⁴/₁₀ Pf. pr. 100 Thlr. Versicherung kommen.

Der Interessent hat bei dieser Anstalt irgend einen Vorschuß nicht zu leisten und ebenso wenig hat er besondere Kosten weiter zu tragen, als das Porto für die Geldsendung seiner Entschädigung.

Obigen Zahlen gegenüber ist zu bemerken, daß nach der in Nr. 13 der Versicherungs-Zeitung mitgetheilten Statistik der gegenseitigen Hagelschäden-Vergütungs-Gesellschaft zu Leipzig in den Jahren von 1845 bis 1852 die Entschädigung durchschnittlich 1 Thlr. 5,32 Sgr. von 100 Thlr. der versicherten Summe betrug, und zwar im Königreich Sachsen 1 Thlr. 7,00 Sgr., in Preußen 1 Thlr. 3,39 Sgr., in Weimar 1 Thlr. 2,18 Sgr., in Altenburg 0 Thlr. 7,78 Sgr., Coburg-Gotha-Meiningen 1 Thlr. 8,92 Sgr., in Anhalt 0 Thlr. 12,65 Sgr., in Schwarzburg 4 Thlr. 26,88 Sgr., in Reuß 1 Thlr. 7,01 Sgr., in Mecklenburg 1 Thlr. 15,50 Sgr.

Die Hannoversche Hagel-Versicherungs-Gesellschaft beweist ebenso wie die Neubrandenburgische, daß die Küstenländer ungleich weniger als die Binnenländer dem Hagel unterworfen sind.

Berlin, 22. December. Die General-Versammlung der Actionaire der Berliner Hagelversicherungs-Gesellschaft, welche am 14. d. M. Statt fand, hat zu keinem bestimmten Resultate geführt.

Ueber den Antrag der Direction: die Gesellschaft mit einem Actien-Capitale von 1,000,000 ₰ wieder herzustellen, das Geschäft aber schon zu eröffnen, sobald 500,000 ₰ gezeichnet sein würden, fand keine eigentliche Abstimmung statt und steht dahin, ob nicht viele von den spärlichen Zeichnern ihre Unterschrift zurückziehen werden, sobald die Million nicht voll wird.

Der von einer Seite gemachte Vorschlag, das Capital auf 500,000 ₰ zu beschränken, um große Dividenden zu beziehen, fand gar keine Unterstützung.

Gültige Beschlüsse über diese Anträge dürften überhaupt wohl nur in einer außerordentlichen General-Versammlung gefaßt werden können. Die Regierung hat ihre fernere Betheiligung bei dieser Anstalt abgelehnt.

Die Hagelschaden-Versicherungs-Gesellschaft in Erfurt hat eine außerordentliche General-Versammlung ihrer Mitglieder zum 16. Januar k. J. ausgeschrieben, um ihre neuen Statuten, nach welchen die Gegenseitigkeit beibehalten, aber ein Sicherheitsfond von 1,000,000 ₰, auf Actien baar eingezahlt, aufgebracht werden soll, feststellen zu lassen.

Die Kölnische Hagel-Versicherungs-Gesellschaft hat ihre Concession erhalten und ist mit der Unterbringung ihrer Actien so wie mit Feststellung ihrer Prinzipien beschäftigt.

Der für die Union in Weimar designirte technische Director soll wieder gekündigt haben, was bei den Mangel an geeigneten Persönlichkeiten ein empfindlicher Verlust wäre.

Unter den Actienzeichnern sollen sich auch zahlreiche Schwierigkeiten erheben.

Das aus der kleinen Gegenseitigkeits-Anstalt „Ceres“ hervorgegangene Projekt einer großen Magdeburger Hagelversicherungs-Gesellschaft auf Actien, findet wenig Anklang und es soll zweifelhaft sein, daß sie Concession erhalte.

Die von der Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft beantragte Magdeburger Hagelversicherungs-Gesellschaft mit einem Actien-Capital von drei Millionen Thaler hat sich, wie in der Versicherungs-Zeitung schon mitgetheilt, vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung der Statuten, bereits constituirt. Es verlautet, daß die Geschäfte begonnen werden sollen, sobald der vierte Theil oder die Hälfte des Aktien-Capitals gezeichnet ist.

Bei den großen Gefahren der Hagelversicherung und der Unmöglichkeit, sie zu berechnen, scheint der von der Schlesischen Feuerversicherungs-Gesellschaft zur Reorganisation der Erfurter Hagelversicherungs-Gesellschaft gemachte Vorschlag, Gegenseitigkeit und Actien-Garantie zu verbinden, indem letztere als Rückversicherung eintritt, wo der Schaden für Erstere zu empfindlich ist, große Vorzüge zu haben.

Zweiundzwanzigster Abschluß
der Neuen Berliner Hagel-Assecuranz-Gesellschaft im Jahre 1853.

Einnahme.

	Rthlr.	Sg	Pf.	Rthlr.	Sg	Pf.
Prämie von Versicherungen über ₰ 29,293,280 . .	277,366	24	6			
ab Provision an Agenten	18,304	1	6	259,062	23	—
Eingenommene Zinsen pr. 1853				4,945	9	6
Reserve beim Abschluß de 1852 zurückgesetzt . .	387	21	6			
verausgabt wurden nur	20	10	6	367	11	—
Ganze Einnahme				264,375	13	6
Hierzu der im vorigen Jahre verbliebene baare Bestand				150,020	10	—
" der von den Actionairen eingezogene Nachschuß auf 500 Actien à 540 Rthlr.				270,000	—	—
" Reserve für die 5jährig Versichernden aus dem Jahre 1852				2,251	3	—
In Allem				686,646	26	6

Ausgabe.

		Rthlr.	Sg	Pf.	Rthlr.	Sg	Pf.
Für 3655 bereits bezahlte Schäden incl. Tax- und Reisekosten		556,521	15	—			
Für 712 zur Zahlung angewiesene Schäden . .		115,254	8	—			
Reserve für Reclamationen, rückständige Tax- und Reisekosten, Kosten aus den Agenturen . . .		500	—	—			
Nach den Taxen betragen sämmtliche Schäden . .	₰ 677,811. 23. 11.						
ab Kostenbeitrag à 5 resp. 3 pCt.	" 28,164. 7. 5.						
	₰ 649,647. 16. 6.						
Für Tax- und Reisekosten wurden nur verausgabt incl. obiger Reserve v. 500 ₰	" 22,628. 6. 6.						
ergiebt wie nebenstehend					672,275	23	—
Gehalte an Repräsentanten	₰ 4,150. —. —.						
Gehalte an den Bevollmächtigten, Bureau-Beamte, Hülfsarbeiter u. sämmtliche Unkosten	" 10,097. 6. —.						
Reserve für Hülfsarbeiter und sonstige Unkosten . .	" 123. 27. 6.				14,371	3	6
					686,646	26	6

Das Vermögen der Gesellschaft besteht sonach beim Schlusse des Jahres 1863 nur in Rthlr. 80,000 Wechselverbindlichkeit, und zwar auf 500 Stück Actien à 160 Rthlr. pr. Actie.

Vermischte Notizen.

— Wenn wir die von Herrn L. W. Meech gemachten Berechnungen der Sterblichkeit in den Vereinigten Staaten mit europäischen vergleichen, so finden wir folgende bemerkenswerthe Unterschiede der Lebenserwartung:

	weiße Bevölkerung:				Farbige:		Sklaven:	
	Massachusetts.		Maryland.		Neu-England.		Maryland.	
im Alter	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
von 0 Jahr.	38,3	40,5	41,8	44,9	39,75	42,20	38,47	39,47
10 „	48,0	47,2	47,3	49,5	42,92	45,75	45,30	45,00
20 „	40,1	40.2	39,7	42,1	35,87	39,92	39,28	38,62
30 „	34,0	35,4	32,9	35,7	29,77	34,96	34,40	34,62
40 „	27,9	29,8	25,8	29,5	22,83	28,75	27,50	29,00
50 „	21,6	23,5	20,2	22,7	18,27	22,11	21,16	23,17
60 „	15,6	17,0	14,4	16,0	13,89	17,31	14,32	16,71
70 „	10,2	11,3	9,1	10,5	9,42	13,06	8,76	10,57
80 „	5,9	6,4	6,2	7,0	9,44	9,87	5,40	6,80
90 „	2,8	3,0	3,9	4,3	3,69	4,61	3,80	4,00

	Farbige.					
	Louisiana.		Frankreich.		England.	
im Alter	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
von 0 Jahr.	28,89	34,09	38,3	40,8	40,2	42,2
10 „	35,92	40,69	47,0	47,4	47,1	47,8
20 „	30,48	35,36	40,0	40,1	39,9	40,8
30 „	26,87	30,86	34,0	33,4	33,1	34,3
40 „	23,25	25,85	27,0	26,6	26,6	27,7
50 „	19,13	21,07	19,9	19,6	20,0	21,1
60 „	14,75	15,27	13,3	13,2	13,6	14,4
70 „	11,33	10,93	8,1	8,1	8,5	9,0
80 „	5,38	6,16	4,8	4,8	4,9	5,2
90 „	3,43	3,34	3,2	3,2	2,7	2,8.

Es geht hieraus hervor, daß in Massachusetts bei der weißen Bevölkerung die Kindersterblichkeit so groß wie in Frankreich, in Maryland aber die Lebenserwartung in allen Altern größer als bei den anderen aufgeführten Gegenden ist. Bei der farbigen Bevölkerung der Vereinigten Staaten ist im Allgemeinen die Lebenserwartung geringer als bei der weißen. Merkwürdig ist, daß in Maryland die Lebenserwartung der Sklaven in der Kindheit geringer, vom 20. Jahre an größer als die der Weißen ist; ein Beleg, wie ungünstige Verhältnisse namentlich die Sterblichkeit der Kinder vermehren.

Der „Code civil" bestimmt bezüglich der Verantwortlichkeit des Miethers:

§. 1733. Er ist für den Brand verantwortlich, wenn er nicht beweist, daß derselbe durch Zufall oder höhere Gewalt, durch Fehler in der Bauart oder durch Feuer eines Nachbarhauses entstanden ist.

§. 1734. Wenn mehrere Miether vorhanden sind, sind sie sämmtlich solidarisch verantwortlich, wenn sie nicht beweisen, daß das Feuer in den Räumen Eines von ihnen entstanden ist, in welchem Falle dieser allein einzustehen hat, oder daß das Feuer nicht bei ihnen entstanden sein konnte, in welchem Falle sie nicht einzustehen haben.

Auf Grundlage dieser Bestimmungen hatte eine Feuerversicherungs-Gesellschaft an dem Miether eines bei ihr versicherten Gebäudes Regreß zu nehmen gesucht, und es wurde bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, daß mehrere Gesellschaften sich in ihren Policeverbindungen, den aus den erwähnten Paragraphen hervorgehenden Anspruch vorbehalten haben, während die Rheinische Provinzial-Feuerversicherungs-Societät ausdrücklich darauf verzichtet hat, „den Beweis der Nichtschuld von dem Miether zu fordern," ein Beweis, der natürlich äußerst schwierig zu führen und ganz gegen den Geist der Gesetzgebung ist, welche vernünftigerweise nur auf den Beweis einer Schuld hin, nicht aber auf den Nichtbeweis einer Nichtschuld zu verurtheilen pflegt. Ein über diese Frage in der Kölnischen Zeitung geführter Inseratenkrieg endigte jetzt mit der Erklärung der Leipziger Versicherungs-Anstalt, der Colonia, der Schlesischen und der Berlinischen Feuerversicherungs-Gesellschaft, daß sie auf jenes Recht verzichten.

— Nach Angabe der Hannoverschen Zeitung war die Viehversicherung in Hannover:

	1849	1850	1851	1852
Zahl der Vereine	386	410	439	474
Zahl des versicherten Viehs:				
Pferde	172	230	220	189
Rindvieh	33437	41747	43377	46580
Schweine	1725	1577	1223	1004
Ziegen	499	523	373	452

Die Vereine haben verschiedene Einrichtung. Einige vertheilen den entstehenden Schaden auf die Versicherten nach der Stückzahl ihres versicherten Viehes und haben für jede Gattung Vieh einen bestimmten Entschädigungssatz, der soweit bezahlt wird, als die ebenfalls bestimmten Prämien zureichen. Andere erheben Prämien bis zur vollen Deckung des Entschädigungssatzes. Andere endlich haben Werthklassen für die verschiedenen Qualitäten jeder Gattung Vieh. Prämien und Entschädigung richten sich nach diesen Werthklassen. Im Jahre 1852 wurden im Ganzen 11,699 Thlr. 9 gGr. Entschädigung bezahlt.

— Durch das jetzt veröffentlichte Circulair vom 19. October ist der Hamburger Fluß-Versicherungs-Anstalt die Befugniß zu Versicherungen im preußischen Staate ertheilt.

— Die Eisenbahn- und Allgemeine Rückversicherungs-Gesellschaft Thuringia hat ihr Reglement dahin abgeändert, daß ihre Versicherung auch für Reisen auf europäischen nichtdeutschen Eisenbahnen gilt, daß die Anzeige des Beschädigungsfalles anstatt binnen 3 Tagen nun binnen 14 Tagen gemacht werden kann und daß eine Bezahlung der ganzen versicherten Summe nicht allein beim Todesfalle, sondern auch bei solchem Schaden eintritt, welcher den Versicherten gänzlich erwerbsunfähig macht.

Ausgegeben zu Bremen den 31. December. Von der zweiten Woche des Januars an erscheint das Blatt jeden Freitag. Die Herren Correspondenten werden gebeten, Ihre Zuschriften: »an die Redaction des Bremer Handelsblattes, Osterthorswall Nr. 89«, zu addressiren.

Anzeigen.

Entschädigungsanspruchs, die Gewährung der Kur-, resp. Abfindungs-Quoten sowie der vollen Versicherungssumme und endlich in Bezug auf die Constituirung des Schiedsgerichts weitere Vortheile zu gewähren. Das desfallsige Reglement bringen wir hiermit als Ergänzungs-Reglement zur Kenntniß des reisenden Publikums. — Erfurt, den 16. December 1853.

Die Eisenbahn- und allgemeine Rück-Versicherungs-Gesellschaft THURINGIA.
Morgenroth. v. Ostrowski.

Reglement für die Tour-Versicherung der Passagiere auf europäischen Eisenbahnen.

§. 1. Die Versicherung gilt gegen die Beschädigungen an Leben und Gesundheit, welche der Versicherte durch Unglücksfälle während seines Transportes auf europäischen Eisenbahnen, insbesondere durch Zusammenstoß der Züge und deren Brand, durch Blitzschlag, durch Entgleisen, Umschlagen, Abhängen oder Entgegenkommen der Maschinen, Tender, Wagen oder anderer Fahrzeuge, durch den Bruch derselben, der Axen, Federn und anderer Theile, durch Einsturz des Bahnkörpers, der Tunnels und anderer Bauwerke, durch Zerspringen des Dampfkessels, Zerreißen des Eisenbahnseils, durch vorschriftswidriges Anziehen oder Stoßen der Züge vermittelst der Maschinen, so wie endlich beim Aus- und Einsteigen in den Eisenbahnwagen — erleidet. Für absichtliche Beschädigungen der eignen Person wird kein Ersatz geleistet. Angenommen wird, daß der Transport mit dem Augenblicke seinen Anfang nimmt, wo der Versicherte den Einsteigeplatz auf dem Bahnhofe betritt, und daß derselbe beendet ist, so bald der Versicherte den Absteigeplatz verlassen hat.

§. 2. Die Thuringia giebt auf Grund dieses Reglements jedem Reisenden, einschließlich der Eisenbahn- und Postbeamten-Versicherung, zur Höhe der in dem Billette ausgedrückten Summe, und zwar entweder: a) auf die Dauer eines Tages, oder b) auf die Dauer von zwei Tagen, oder c) auf eine weitere, in dem Billett ausgedrückte Dauer. Die Billette gelten für Hin- und Rückreise, soweit dadurch die in dem Billette ausgedrückte Dauer nicht überschritten wird. Versicherungen dieser Art nennt die Thuringia Tour-Versicherungen.

§. 3. Die Versicherung wird durch ein Billet geschlossen, welches die Thuringia dem Reisenden (Versicherten) behändigt, und es ist die Versicherung perfect, wenn die Vorderseite des Billets den Namen des Versicherten, die Rückseite desselben aber den trocknen Stempel der Thuringia und das Datum enthält, von welchem ab das Billet laufen soll.

§. 4. Das Billet ist lediglich für die auf der Vorderseite des Billets eingeschriebene Person gültig.

§. 5. Für sich auf eine und dieselbe Zeit mehrere Billette zu lösen ist unstatthaft.

§. 6. Die im Sinne des §. 1 beschädigten oder verunglückten Versicherten haben von der Thuringia entweder a) eine Kurquote oder b) eine Abfindungsquote oder c) die volle versicherte Summe — in keinem Falle jedoch mehr als Eine dieser Entschädigungen zu beanspruchen.

§. 7. Die Kurquote — §. 6a — besteht in der Erstattung der für die Wiederherstellung des beschädigten Versicherten aufgewendeten Kur- und Verpflegungskosten; über dieselben hinlänglichen Nachweis zu führen, kann die Thuringia von dem Versicherten fordern. Außerdem vergütet die Thuringia für den entgangenen Erwerb 50 Procent von den nachgewiesenen Kur- u. Verpflegungskosten. Uebersteigt indeß hiernach das Liquidum für die Kur- und Verpflegungskosten, so wie für den entgangenen Erwerb, und zwar bei einer äußeren Verletzung (Bein- oder Armbruch, Quetschung und dergleichen) 10 Procent, oder bei einer inneren Verletzung, oder bei einer innern und äußern Verletzung zugleich, 15 Procent der nach der Police versicherten Summe, so zahlt die Thuringia im Ganzen nicht mehr als resp. 10 und 15 Procent der letztgedachten Summe. In solchen außerordentlichen Fällen, wo durch diese Entschädigungen der bedungene Kur-Aufwand nicht gedeckt werden sollte, wird die Thuringia billigen Rücksichten Rechnung tragen und die Entschädigung angemessen erhöhen.

§. 8. Die im §. 6b gedachte Abfindungsquote, welche immer nur einen Theil der Versicherungssumme ausmacht, tritt bei dem Verluste einzelner Körpertheile ein, und es vergütet die Thuringia von der Versicherungssumme:

a) beim Verluste beider Arme oder Hände, oder beim Verluste beider Füße, oder bei völliger Erblindung beider Augen 75 Procent;
b) beim Verluste des rechten Auges, oder beim Verluste des rechten Armes oder der rechten Hand 60 Procent;
c) beim Verluste des linken Armes oder der linken Hand, oder beim Verluste eines Fußes 50 Procent und
d) beim Verluste des linken Auges 30 Procent.

Hat der Versicherte mehrere der sub b aufgeführten Körpertheile zugleich verloren, oder tritt dem Verluste eines derselben noch der Verlust eines der Körpertheile sub c oder d hinzu, so werden von der Thuringia im Ganzen 75 Procent der Versicherungssumme vergütet. Dasselbe Princip findet Anwendung, wenn mit einem Verluste sub c ein solcher sub b oder d oder aber mit dem Verluste sub d ein solcher sub b oder c verbunden ist.

Geht dem Versicherten durch einen Unglücksfall einer der Körpertheile sub a bis d verloren, von welchen der zweite gleichnamige Theil schon vor dem Unglücksfalle verloren worden ist, so findet bei der Entschädigungsfrage der für den Verlust beider Körpertheile oben festgestellte Satz Anwendung. Wenn mehrere der Fälle sub a zusammentreffen, oder mit ihnen noch Verluste aus b, c oder d in Verbindung stehen, so werden eben auch nicht mehr als 75 Procent der Versicherungssumme vergütet. Sollte aber der Verlust des beschädigten Gliedes erst nach vollendeter Kur eintreten, so wird die Thuringia auf beigebrachten Beweis auch dann noch die vorstehend dafür vorgesehene Entschädigung leisten.

Für andere als die vorstehend angegebenen Verluste wird der Regel nach

eine Abfindungsquote nicht gewährt, der Versicherte soll vielmehr durch die im §. 7 stipulirte Kurquote abgefunden sein; wenn indeß der Versicherte durch eine desfallsige Beschädigung oder einen Verlust dergestalt gelitten hat, daß derselbe für seinen derzeitigen Lebensberuf ganz oder theilweise als arbeitsunfähig zu erachten ist, so soll derselbe nach billigen Grundsätzen und unter Erwägung der obigen Normen, gleichfalls eine Abfindungsquote gezahlt erhalten.

Ist aber endlich der Versicherte in Folge einer Beschädigung oder eines Verlustes als gänzlich erwerbsunfähig anzusehen, so wird nach den Bestimmungen im §. 9 die volle Versicherungssumme ausgezahlt.

§. 9. Die volle versicherte Summe, §. 6c, zahlt die Thuringia in dem im letzten Alinea des §. 8 gedachten Falle der eingetretenen Erwerbsunfähigkeit, und dann, wenn der Unglücksfall den Tod des Versicherten sofort oder doch während der Kurzeit zur Folge hat. Die Kurzeit wird mit dem Wiederantritt der Berufsgeschäfte, längstens aber nach 3 Monaten vom Unglücksfalle ab, als beendet angesehen. Sollte die Kur über diese Frist hinaus andauern, so ist der Versicherte verpflichtet, der Thuringia von 14 zu 14 Tagen, zum ersten Male spätestens mit dem Fristverlaufe der 3 Monate, einen ärztlichen Bericht über den Stand und Verlauf der Krankheit einzureichen, widrigenfalls seine vollständige Wiedergenesung vorausgesetzt und die Verpflichtung zur Gewährung der obigen Entschädigung gelöst wird.

In diesem wie in jedem andern Entschädigungsfalle — §. 7 und §. 8 — bleibt es jedoch der Thuringia vorbehalten, ihren ärztlichen Beirath zur Untersuchung und Beobachtung des Versicherten abzuordnen.

§. 10. Im Falle der Beschädigung hat der Versicherte der Thuringia oder dem nächstwohnenden Agenten durch die Post alsbald und binnen längstens 14 Tagen vom Unglücksfalle ab Anzeige zu machen, und binnen weitern 6 Wochen durch ein gerichtsärztliches Zeugniß den Grad der Beschädigung, durch die über den desfallsigen Vorfall aufgenommenen amtlichen Verhandlungen aber nachzuweisen, daß die Beschädigung durch einen der im §. 1 gedachten Unglücksfälle herbeigeführt wurde. Die Anzeige und die Uebersendung der betr. Schriftstücke soll mit dem Momente als geschehen erachtet werden, wo der desfallsige Brief von dem Versicherten zur Post gegeben wurde, und es entscheidet in dieser Beziehung der aufgedrückte Poststempel. Sind die Fristen qu von dem Versicherten nicht eingehalten worden, so ist die Thuringia berechtigt, die Enschädigungs-Ansprüche zurückzuweisen. Befindet sich indessen der Versicherte oder dessen Rechtsnachfolger hinsichtlich der Einhaltung der Fristen im Falle der physischen Unmöglichkeit, so laufen die Fristen selbstredend erst von dem Momente ab, wo die physische Unmöglichkeit aufhört.

Die gedachten Vorlagen sollen der Regel nach das Fundament für die Regulirung der Entschädigung bilden, indeß bleibt es dem Versicherten vorbehalten, der Thuringia das Geforderte auf andere glaubwürdige Weise zu beschaffen. Dabei wird die Thuringia nicht unbemüht bleiben, dem Versicherten bei Beschaffung dieser Grundlagen zu Hülfe zu kommen.

Führte einer der Unglücksfälle, §. 1, aber den Tod des Versicherten sofort herbei, so liegen obige Pflichten, so wie die Einhaltung der vorgeschriebenen Fristen demjenigen ob, welcher sich berechtigt hält, aus der Police gegen die Thuringia einen Entschädigungsanspruch zu erheben.

§. 11. Die Thuringia zahlt die nach diesem Reglement festgestellte Entschädigung innerhalb vier Wochen von ihrer Feststellung ab in Erfurt gegen Aushändigung der Police, und es ist die Thuringia zwar berechtigt, nicht aber verpflichtet, die Legitimation des Presentanten der Police zu prüfen. Durch diese Zahlung und durch die Aushändigung der Police wird die Thuringia von allen weiteren Ansprüchen befreit; zugleich aber gehen alle Regreß-Ansprüche des Versicherten an dritte Personen an die Thuringia über.

§. 12. So lange die tarifmäßigen Prämien von dem Versicherten nicht bezahlt sind, ist selbst eine bereits ausgefertigte und ausgehändigte Police für die Thuringia ohne Verbindlichkeit.

§. 13. Die Versicherung beginnt an dem auf der Rückseite des Billets angegebenen Tage, niemals aber vor Aushändigung desselben. Als Tag gilt der Zeitraum von Nachts 12 Uhr bis wieder Nachts 12 Uhr.

§. 14. Sowohl die Thuringia als der Versicherte kann verlangen, daß alle Streitfragen aus der Versicherung durch ein Schiedsgericht beigelegt werden. Das Schiedsgericht wird, wenn es der Versicherte verlangt, von Einwohnern desjenigen Staates gebildet, welchem der Versicherte angehört. Jede Parthei wählt zu demselben einen Schiedsmann und diese ernennen einen Obmann, sobald sie sich über die Streitfrage nicht einigen können. Unterläßt die Gegenparthei die Wahl und Stellung ihres Schiedsmannes innerhalb 6 Wochen von der Aufforderung ab, so kann der andere Schiedsmann diesen noch ernennen, und event. erwählen alsdann diese beiden den Obmann. Können sich aber die Schiedsmänner über den Obmann nicht einigen, so ernennt jeder derselben einen Obmann, von denen das Loos, welches ein Unpartheiischer zieht, den Obmann bestimmt. Schiedsmann wie Obmann müssen die erforderlichen Kenntnisse besitzen, auch dürfen denselben die gesetzlichen Einreden gegen Sachverständige und Zeugen nicht entgegenstehen. Den Ausspruch eines solchen Schiedsgerichts müssen die Partheien ohne Widerrede gelten lassen.

Erfurt, den 15. December 1853.

Die Eisenbahn- und Allgemeine Rück-Versicherungs-Gesellschaft Thuringia.

Anmerkungen.

1) Die Prämien betragen für die Versicherung von 2000 ℛ auf 1 Tag nur — 1 Sgr. —, auf 2 Tage — 2 Sgr. —, für die Versicherung von 5000 ℛ auf 1 Tag — 2½ Sgr. —, auf 2 Tage — 5 Sgr. —

2) Es werden auch Versicherungen auf Monate bis zu 1 Jahr geschlossen; die Versicherungsbedingungen sind mit den in dem vorstehenden Reglement enthaltenen wesentlich gleich; eine Versicherung auf ein volles Jahr über 6000 ℛ kostet — 6 ℛ — und 10,000 ℛ — 10 ℛ — Prämie; die Versicherung kann auch auf eine niedere Summe genommen werden. Diese Versicherungsart eignet sich ganz besonders für Geschäftsreisende.

3) Billette ad 1 sind auf fast allen Eisenbahnstationen bei dem Billetteur, sonst aber auch bei den angestellten Agenten der Gesellschaft, wenn dergl. an einem Orte aber nicht bestellt sein sollten, bei der Direction selbst zu haben.

In Unterzeichneter erschien so eben und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Englisch-deutsches und deutsch-englisches Wörterbuch

mit besonderer Rücksicht auf den gegenwärtigen Standpunkt der Literatur und Wissenschaft
bearbeitet
von
Newton Ivory Lucas,
ordentlichem Lehrer an der Hauptschule zu Bremen.
I. Band (Englisch-deutsch.)
1s Heft, gr. Lexikon 8. geheftet ½ Thlr. preuß. Cour.

Die unterzeichnete Verlagshandlung übergiebt dem Publikum die erste Lieferung eines Werkes, welches zum ersten Male den ganzen Schatz der englischen Sprache, sowohl aus den Schriftstellern der letzten vier Jahrhunderte, als aus dem gegenwärtigen praktischen Leben in möglichster Vollständigkeit zusammenzutragen und zu verarbeiten bestimmt ist. Außer der üblichen Schriftsprache ist selbst der Reichthum der technischen Ausdrücke, der provinziale Dialect und die Sprache des gemeinen Verkehrs umfassend berücksichtigt. Der Herr Verfasser war dazu ganz besonders befähigt, indem er nicht nur als geborener Engländer seine Muttersprache genau kennt, sondern auch als vieljähriger Lehrer derselben an einem deutschen Handelsinstitute beide Sprachen gleichmäßig beherrscht. Die Verlagshandlung hat das Möglichste gethan um durch augenfälligen Druck und saubere Ausstattung allen Anforderungen, die man an ein solches Werk zu stellen hat, zu entsprechen.

Da der Umfang des Werkes sich nicht genau bestimmen läßt, so hat die Verlagshandlung den Preis pr. Bogen auf 2½ Sgr. festgesetzt, verpflichtet sich jedoch den Abonnenten gegenüber, daß wenn der englisch-deutsche Theil den Umfang von 130 Bogen übersteigt, die überzähligen Bogen gratis zu liefern.

Das Werk erscheint in 2 Bänden, von welchen der erste Band (englisch-deutsch) vollständig zum Druck vorliegt, und in monatlichen Heften à 6 Bogen ausgegeben wird, so daß der complete Band demnach in ca. 18 Monaten vollendet ist.

Schließlich erklärt die Unterzeichnete, daß sie die vollständige Garantie, sowohl für das oben ausgesprochene pünktliche Erscheinen der Hefte als auch für Einhaltung des Preises übernimmt.

Bremen, im Januar 1854. C. Schünemann's Verlagshandlung.

Offert für Müller, Bäcker, Getreide- und Mehlhändler.

Die wechselnden Conjuncturen in den Erndte-Ergebnissen der verschiedenen Länder veranlassen den Geschäftskundigen oft, aus weiterer Ferne den Bezug von Getreide- und Hülsenfrüchten, so wie von Mehlprodukten zu ermöglichen.

Durch die Erleichterungen in den billigen und schnellen Transportmitteln, sowie wegen den hierbei in neuerer Zeit größtentheils aufgehobenen Ein- und Ausfuhrzöllen wird es noch eher möglicher, den Bedarf aus solchen entfernteren Ländern zu decken, von wo der Bezug dieser Artikel wegen der niederen Preise für den Geschäftsmann noch rentiren kann.

Seit 10 Jahren habe ich dem Getreide-Geschäfte und noch mehr dem Mehlhandel meine vollste Aufmerksamkeit gewidmet, und oft in Erfahrung gebracht, daß in keinem andern Geschäftszweige solche verschiedenartige Conjuncturen oder Preisschwankungen eintreten. Wenn z. B. ein Land im verflossenen Jahre die Bezugsquelle vom billigern Getreide und Mehl war, kann es im kommenden Jahre wegen mittelmäßigen oder schlechten Erndte-Ergebnissen zur größten Absatzquelle eines andern Landes werden.

Ich habe in Prag — so ziemlich inmitten des Handelsverkehres zwischen Oesterreich und den deutschen Bundesstaaten schon seit längerer Zeit ein lebhaftes und eines der stärksten Geschäfte in Mehlprodukten, welche ich aus den vorzüglichsten mährischen, österreichischen und ungarischen Dampf- und Kunst-Mühlen-Etablissements beziehe.

In meiner ersten Wiener und Banater Mehl-Haupt-Niederlage in Prag, am Roßmarkt Nr. 773, sowie in meinen Mehl- und Früchten-Transito-Depots in Carolinenthal bei Prag habe ich ein eigenes Lager von einigen tausend Centnern gerollter Gerste, Gries nebst allen Korn- und Weizenmehlsorten, und kann als General-Agent mehrerer k. k. priv. Kunstmühlen-Etablissements über 10 bis 15,000 Centr. diverser Mahlprodukte disponiren.

Im direkten Verkehre mit den größen Getreide-Handelsplätzen der österreichischen Monarchie bin ich zugleich in den Stand gesetzt die billigsten Anerbietungen zu machen und allen Anforderungen meiner geehrten Geschäftsfreunde zu entsprechen.

Indem ich mich in allen Beziehungen des Ein- und Verkaufes von Getreide- und Hülsenfrüchten, sowie von allen Mehlprodukten, hiemit empfehle, werde ich zugleich auf frankirte Zuschriften alle geschäftlichen Anfragen und Auskünfte mit Vergnügen beantworten.

Adresse: **Seb. Lochner** in **Prag** (Böhmen).

Bei Heinrich Hübner in Leipzig ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Jahrbuch
für
Volkswirthschaft und Statistik, 1853,
von
Otto Hübner.

Dieser Jahrgang enthält:

Jahresbericht des statistischen Amtes des Königl. Polizei-Präsidiums zu Berlin, von Dr. E. H. Müller, K. Regierungs- und Medicinalrath, und C. F. Schneider, Dr. phil.
Die Bevölkerungs-Verhältnisse der Stadt Mainz, von F. Dael, Dr. der Rechte und Staatswissenschaften und Richter am Kreisgerichte zu Mainz.
Deutsches Städtewesen, von Dr. Rutenberg.
Die Großherzogthümer Mecklenburg, vom Herausgeber.
Das Königreich Sachsen, von Dr. E. Engel, Königl. Ministerial-Secretair, Chef des statistischen Bureaus zu Dresden.
Der deutsche Zollverein, vom Herausgeber.
Die deutschen Messen, von demselben.
Die deutsche Schifffahrt und Rhederei, von demselben.
Ueber den Einfluß der neueren Reformen in der Britischen Handelsgesetzgebung auf Deutschland, von Dr. Soetbeer.
Die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1851 und 1852, von Dr. Schwaegermann.
Die deutschen Banken im Jahre 1852, vom Herausgeber.
Das deutsche Versicherungswesen im Jahre 1852, von demselben.
Die deutsche Auswanderung im Jahre 1852, von demselben.
Uebersicht der Bevölkerung Preußens am 3. December 1852.
Notizen über die deutsche Stromschifffahrt im Jahre 1852, vom Herausgeber.
Notizen über die Vertheilung des Grund-Eigenthums im Königreich Hannover, von Dr. Abeken, Vorstand des statistischen Bureaus zu Hannover.
Einfluß der Gewerbegesetzgebung auf die unehelichen Geburten in Preußen, von Dr. Bergius, K. Regierungsrath rc.
Handels-Verträge.
Literatar.

Die Banken
von
Otto Hübner.

Das Werk zerfällt in 2 Theile: a) die Geschichte und Statistik der bestehenden Banken; b) die Geschichte und Theorie des Bankwesens. Der Preis des ganzen Werkes ist 3 Thaler.

Vorläufig wird die größere Hälfte des Werkes verschickt, um deren Inhalt sobald als möglich dem Publikum zu übergeben; die kleinere Hälfte wird darum erst in einigen Wochen veröffentlicht, weil neuerlich noch vieles interessante Material eingelaufen ist, welches benutzt werden muß, um die möglichste Vollständigkeit zu erreichen.

2r Jahrgang. 35 Bogen und 16 Tabellen. Preis 3 ℛ︀.

Bei uns erschien:

Versicherungs-Bedingungen der Bremischen Seeversicherungs-Gesellschaften,

gültig vom 1. Januar 1854. — 8. steif broschirt. 12 Sgr.
C. Schünemann's Verlagshandlung.

Lehrlingsstelle gesucht. Für einen gründlich vorbereiteten jungen Mann von guter Familie wird eine Stelle als Lehrling in einem Bremer Handlungshause gesucht. Nähere Auskunft, unter Vorlage vorzüglicher Zeugnisse, ertheilt die Expedition dieses Blattes.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung.

Druck von C. Schünemann.